



審時度勢暫緩垃圾收費 順應民意展現治理水平



議事論事
姚志勝

政府昨日宣布暫緩垃圾收費，將不會在8月1日推行計劃，同時會做好各項配套工作。政府的「先行先試」報告以及多個民調都顯示，主流民意並不認同如期推動垃圾收費，不論是宣傳教育、配套工作，以至當前的經濟環境，都表明香港並不具備全面推行垃圾收費的條件，如果堅持在8月1日推出，將會造成大量混亂，加重市民及商戶負擔，引發各種民怨，不利於香港社會集中精力發展經濟改善民生。政府果斷暫緩實施垃圾收費，並非不重視環保，而是審時度勢的優化調整，主動回應民意民情，反映特區政府對民意的重視以及實事求是、務實理性的施政風格，更加充分展現出行政長官李家超的治理水平。

對於垃圾收費政策，民意幾乎是一面倒反對。《大公報》早前進行的網上問卷調查，共收到31549名市民回覆，結果顯示91.8%市民不支持8月1日實施垃圾收費計劃，僅5%支持如期落實，多達76.8%市民認為，政府應擱置垃圾收費計劃。多個民調亦顯示，主流民意反對在8月1日實施計劃。政府早前在14個試點進行垃圾收費「先行先試」計劃，並透過區議員在試點進行問卷調查，結果發現七成受訪居民表示，棄置垃圾量沒有改變，六成人沒有因為「先行先試」計劃改變回收量。同時，不少居民反映政策擾民，商場商戶則稱勞民傷財，都建議延遲或取消計劃，連政府合署的管理公司也「嫌貴」，盼望指定袋價錢能夠減半。

現時不具備落實政策條件

這些民調清晰表達了社會對於垃圾收費的民意，絕大多數市民對於政策有保留，當中主要有三個原因：

一是垃圾收費以「寓禁於徵」的方式減少製造廢物，但成本卻全數轉嫁到市民及商戶身上，而且回收廢物過程繁瑣，大幅增加各界工作量，特別是清潔工人、物業管理更是首當其衝，政策對千千萬戶都造成影響，自然引起市民較大反彈。

二是垃圾收費缺乏足夠配套支援，不但在宣傳教育上未能跟上，甚至連基本的回收設施亦極不足夠。以廚餘為例，佔香港城市固體廢物三成，是垃圾回收的重中之重，但全港現時安裝的智能廚餘機只有數百個，只能覆蓋全港少數的屋苑，而且香港現時處理廚餘的設施只能處理全港十分之一的廚餘，另外九成廚餘送往堆填區。這說明香港根本並未準備好落實垃圾收費，垃圾回收之後也處理不了。

三是現時的客觀環境並非推行垃圾收費最佳時機。香港目前正處於由治及興的關鍵時期，首要工作是發展，抓緊國家發展機遇增強香港興的動能，同時香港經濟復甦未如理想，外圍經濟環境波動，工商百業都面對沉重的經營壓力。在這個時候再推出勞民傷財的垃圾收費，恐怕會成為壓垮駱駝的最後一根稻草，更會引發無日無之的爭議，甚至可能被別用有心者借題發揮，炒作風波，打擊政府，不利於社會集中精力謀發展惠民生。在民意、執行、時勢上，香港現時都不具有落實垃圾收費的條件。

垃圾回收是推動環保的重要舉措，垃圾收費亦在不同國家及地區成功落實，現時最大問題不在於垃圾收費本身，而在於香港缺乏配套，更在於當前時勢不就。垃圾收費目的是通過「寓禁於徵」方式推動垃圾回收，垃圾收費是手段不是目的，但如果配套不足，香港連回收設施也不足夠，大多數市民亦不理解及支持政策，推出垃圾收費不但無助廢物回收，反而成為「擾民」政策。

體現政府重視社情民意

在政府「先行先試」中，市民棄置垃圾量根本沒有減少或只有少量改變，這說明移風易俗是一個長時間的社會工程，不是出台一個政策就可以達到。既然如此，政府更加沒有必要堅持在8月1日推行政策。現時果斷暫緩實施，既是回應民意訴求，亦讓政府有更足夠的時間優化政策，完善配套，為推行垃圾收費創造更有利條件，這是一個理性的做法，亦展現政府的科學決策。

有人擔心政府調整政策可能會被外界質疑推動政策不力，這種憂慮完全不必

要。恰恰相反，政府在處理垃圾收費上，不但沒有失分，反而是加分，原因是在整個過程中充分體現出政府對社情民意的重視，對政策的實事求是，以及在施政上的靈活和彈性。

習近平主席在2022年「七一」重要講話中對香港特區提出「四點希望」，當中包括「着力提高治理水平」。行政長官李家超領導的新一屆特區政府，自上任以來一直將提高治理水平作為頭等大事，從制度架構入手，從管治作風抓起，從能力建設切入，推出了多項提高治理水平的舉措，直面香港深層次矛盾，成效有目共睹。行政長官李家超的施政風格，更體現在科學決策，理性務實，重視民意等方面，推出的政策都能夠掌握民情，順應民心，因時度勢，因而能夠善作善成。

這次政府處理垃圾收費上，同樣展示出行長官李家超的治理水平，成功消除爭議，讓社會可以集中精力做好發展民生工作，這正是管治水平的展現。

全國政協常委、中國和平統一促進會香港總會會長

香港的士政策改革建議



政策建議
胡恩威

早於1920年代，香港島已經有的士行駛，1926年的士服務擴展服務九龍半島。1964年起政府以招標方式公開拍賣的士牌照，競投者不限於的士公司，私人義亦可。根據運輸署紀錄，1947年已登記及領牌的士數目為329輛，1973年增加至2536輛，及後1984年至15984輛。政府自1994年起停止增發市區的士牌，現存持牌的士總數為18163輛。

運輸署負責監管整體的士營運、管理和的士服務質素。運輸署發出的士牌照，透過牌照條例規管的士的營運，包括車齡，以及司機的服務要求。而的士收費調整則由運輸及物流局審批。的士發牌制度近二十年來沒有進行大改革，的士發牌制度需要跟隨科技與時並進。面對新科技出現，網絡預約出租汽車（網約車）挑戰、電能車的興起，整個的士生態需要推陳出新，可考慮以下四個重點：

第一，的士牌變成投資商品
政府自1994年起停止增發市區的士牌，限制的士牌照數量，在需求與供應的市場觀念下，導致的士牌「有價有市」，甚至成為投資產品。炒賣的士牌在2015年達高峰，牌價最高達723萬元。今年已回落至310萬元。的士牌變成了一個投資產品。車主透過的士牌的炒賣獲得利益、車行靠出租的士賺取收入，這是幾十年一直的經營模式。但的士是公共交通工具，向市民提供服務外，更協助推動香港旅遊業，而不是

單純的投資產品。在發牌制度下，持牌人希望有合理的回報是合理的，但至少服務要達專業水平。近十年香港的士服務態度、「黑的」濫收情況被人詬病，引起社會各方面關注。

早前全港的士業再次申請加價，其中市區的士申請增加5元至32元，每次跳錶加2毫，加幅近17%，新界及大嶼山的士加幅都在一成以上，即引來不少市民的反對，有立法會議員直言「如果加價後服務好轉，大家都容易接受一些」。現時的士業一個「惡性循環」便是服務態度差，令很多人棄用的士，於是導致的士業收入減少，但申請加價後，卻又令乘客更少。的士業的回報和服務問題不應作為互相衝突的關係，箇中關鍵便是對現行牌照制度的檢視。

革新制度吸引年輕人行

第二，「的士司機牌照」和「的士牌照」結合

要改變的士業向來的運作模式，需要檢討兩個問題：第一是的士司機考牌制度，第二是的士牌的發牌制度。「的士司機牌照」和「的士牌照」的關係要理順，有兩個考慮：第一，考慮是否「人車合一」？「的士司機牌照」和「的士牌照」兩者之間是否可以合併？讓的士司機「駕者有其車」？第二，擁有大量的士牌照的車主和車行，他們的定位應該是什麼？如何能夠透過有系統的模式去經營？這一方面，可參考鄰近地區的做法。近年內地的網約車服務，例如滴滴出行、享道出行、美團打車等，更加是配合科技，手機應用程式預訂、電子支付車資、配合電子地圖了解路面狀況提供服務。

第三，的士司機青黃不接
的士司機年齡出現老化現象。現時的士司機平均年齡是58歲。以公共交通工具統計，就70-79歲的年齡組別，香港的士司機有29754人，其次是私家小巴司機（22062人）及公共小巴司機（21214人）。而且整個的士業的運作模式仍停留在四十年前那種下午四、五點交更，每日駕駛十多小時的硬性工作形式，難怪少有年輕人願意入行。而的士司機青黃不接，亦會進一步引致駕駛安全問題和服務質素等其他問題。

故此有需要推陳出新，吸引年輕人入行。近年香港出現網約車Uber，就是因為當網約車司機有自由度、有彈性；而且車主和司機是一體的。更容易吸引年輕人入行。所以的士考牌制度有需要研究和革新。擁有大量的士牌照的車行，本身也應該主動和政府商量設立一個更新的體制。可以參考台灣地區經驗，當地有一些的士車隊是合作社模式，車隊只是中介角色，透過衛星定位方式，指派適合司機配對乘客。

第四，打擊「黑的」
大家留意在香港乘搭的士時候，司機座位旁的司機證，也缺乏嚴謹的認證。有時候的士司機證上的相片可能和正在駕駛的司機有很大的差別。那麼的士司機證本身是如何簽發？由誰認證？要解決「黑的」問題，打擊濫收車資、兜路割客，的士司機的登記制度、驗證制度也需要檢討的，否則對香港旅遊業聲譽造成傷害。

對於香港的士業的未來發展，筆者建議：第一，考慮的士司機牌照和的士牌照的結合。第二，科技進步，應否開始研究「無人的士」的技術可行性？第三，服務

融入大灣區。第四，網約車的問題。
近日Uber網約車和的士之間引起爭議，可惜新加坡的經驗，2021年新加坡資訊通信媒體發展局和總辦設於新加坡的預約車應用程式Grab簽署「合作意向備忘錄」，因為Grab獲得新加坡政府的認證地位，所以Grab成為目前當地主流交通工具之一。
香港是一個國際城市，應該可容許合法網約車和的士同時經營。目前香港需要一個統一的數據平台，保障網約車和的士能夠在合理安全的規管框架下營運。

科技主導新營運模式

在新的士政策裏，科技是一個核心。除了整合大數據，還包括例如電動車。運輸署資料顯示，全港18163輛的士，當中4000輛為混能的士，而純電動的士只有五輛，佔全數的士少於1%。香港目前有超過3000輛的士車齡超過10年，有需要換新車。行政長官在去年施政報告中提出，2027年投入約3000輛電動的士。政府如何提升電能的士數量？就是需要誘因，例如更換電能車資助計劃。並需要有基礎建設，例如將部分油站轉型為快速充電站，這些都需要有規劃、藍圖和執行時間表。

現在很多年輕人不想當的士司機，其中一個原因是司機要花數小時到石油氣站排隊入氣，費時失事，構成一種入職障礙。特區政府是否可與比亞迪、Tesla、上汽名爵等電動車公司商討，如何提供更多價錢合理的電動車種類，讓司機選擇。

另外一個是樂齡的士服務，隨着社會人口老化，根據統計處推算，65歲及以上人口佔香港總人口的比例，將由2021年20.5%增至2046年36%。樂齡人士的交

需求將大量增加，但目前只有約四分之一輛可供輪椅上落之的士。未來這種無障礙的士的需求將大增，政府有需要制定指標增加相關的士的數量。

根據今年3月運輸及物流局在立法會公布的數據，現時全港約4700輛的士可供輪椅上落，佔全港整體約1.82萬輛的士約26%，其中市區無障礙的士有4196輛；新界無障礙的士有495輛；大嶼山無障礙的士則僅得6架。雖然政府在去年施政報告中已經提出，會預留5000萬港元資助業界購買可供輪椅上落的電動的士，並研究推出的士車隊制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士車隊牌照，訂明車隊必須包含一定數量可供輪椅上落的的士，以便利輪椅使用者出行。但除了數量外，現時無障礙的士收費模式不一也是關鍵問題之一，例如有公司會按跳錶收費再加額外預約費，又有公司會設最低跳錶消費加預約費，惟無一例外的是最終車資往往都要花費百多元。政府要加入適當的政策誘因，才能令無障礙的士真正「貼地」。

香港的士業面前有一個契機，可以發展新的營運模式，但需要政府先做研究，再有系統、有框架推進。而這個框架的第一個重點是科技主導建立大數據，檢視網約車制度，以及檢討的士司機考牌制度和的士發牌制度。第二，的士是服務香港市民和遊客交通工具，不是投資工具。第三，在樂齡社會中的士服務將變得更為重要，因為它可以減輕使用輪椅人士在乘搭公共運輸系統時產生的不便。政府需要研究和制定配套政策，莫讓的士的資源未能好好發揮。

全國港澳研究會會員

特朗普再當選能對世界產生多大影響？



國際關係
宋魯鄭

隨着美國大選的臨近，世界都在為特朗普重新執政作準備。此前，歐亞集團早就把美國大選視為2024年頭號全球風險。特朗普如果當選，對世界的衝擊可以從三個方面進行分析。

第一，特朗普的商人性格。商人的特點無非是交易性、務實性、利益至上，對價值觀這種務虛的事情毫無興趣。

這也是為什麼他任期四年內全球沒有發生任何戰爭，這和拜登時期歐洲和中東都發生衝突截然不同。拜登一上任就聲明支持烏克蘭加入北約，高強度刺激俄羅斯。後來他任內還發生眾議院議長佩洛西竄訪台灣這樣刺激兩岸緊張局勢的空前惡性事件。類似這樣的事情特朗普是不會做，而且如果有人做，他也不會阻止。他也根本不在乎手段是否符合政黨政治文明規則。比如他就曾在佩洛西抵達機場出訪前，以三軍司令的身份取消她乘坐的軍機。拜登如果也這樣做了，就能避免兩岸局勢緊張。

第二，美國公開的制度化層面。

制度化層面主要是指美國總統可以直接決定的事情。比如對外打貿易戰、退出國際組織和國際條約、推出新的外交政策。根據特朗普第一任期的表現，應該會：再次退出巴黎氣候協定、退出世界衛生組織、退出聯合國人權組織、聯合國教科文組織等。這些都是他任內退出拜登執政後又重新加入的組織。凸顯美國的單邊主義。此外，拜登新組建的國際組織，如AUKUS、QUAD四方安全對話機制、印太經濟框架（IPEF），特朗普退出或終止的可能性也很大。

烏克蘭或被美「犧牲」

至於俄烏衝突，則肯定會迅速放棄對它的支持，直接以總統命令停止各種援助。特朗普的退群後果也是多重的。一是國際秩序包括政治秩序和經濟秩序更加混亂，全球治理進一步失靈。二是西方的政治危機加深。這包括美國的內部分裂和對抗升級，歐洲民粹主義會受到更大鼓勵，並有可能2027年在法國獲勝。三是俄烏衝突有迅速結束的可能性。歐盟雖然會繼續支持烏克蘭，但也會接受不利條件下的停火。烏克蘭則被犧牲。四是美國關係發生變化：中俄會更平衡，俄羅斯對中國的依

賴會下降。中歐關係會進一步改善，戰略自主得以推行，中歐投資協定有重新啟動的可能。中美關係陷入新的不確定性。肯定會重新發生對抗的領域是貿易。美國會增加關稅，並要求中國採購更多美國物資，芯片作為美國利潤最高的產品，有可能被放鬆管制。

至於地緣政治層面的圍堵會減輕，AUKUS、四方安全對話機制會失能，北約擴大到亞洲的可能性也進一步下降。美歐關係則倒退，雙方不僅會發生貿易戰，也在氣候變化、全球治理等領域發生衝突。那麼美國三權分立的制衡是否還有效？由於國會主要的職能是立法、代表選民發言以及財政預算審批，主要是針對國內事務。國會對外交事務的影響主要體現在涉外官員的任命、對外援助和對外訪問，這都對上述國際事務缺乏有效的制約手段，很難阻止特朗普。

第三，非制度化層面，是指美國政治非制度化運作及作用。

美國雖然號稱法治國家，但政治運行的非制度化非常突出。以人事任免為例，國務卿是美國聯邦政府中地位最高的內閣部長，如果總統不能勝任或者死亡將是第四位繼承者。就是這樣級別的官員，特朗

普首任國務卿蒂勒森居然在出國訪問期間就被他一個推特就解除職務，沒有任何程序。他的夫人、沒有任何政府職務和權力的梅拉尼亞對一個官員不滿，也用推特將其解除職務。

以下事件則與特朗普時期的國際關係有關。一是華為高管孟晚舟在美國國家安全顧問博爾頓的知曉之下被抓，但身為總統的特朗普竟然毫不知情，而且當時他正和中國領導人在阿根廷舉行晚餐和會談，博爾頓就坐在特朗普身旁。5天之後博爾頓在NPR電台上公開承認「這樣的事情經常發生，不是每一次都告知總統的」。

二是2020年美國大選前後，即10月30日和1月8日，美軍參謀長聯席會議主席、陸軍上將馬克·米利將軍，瞞着特朗普總統給中國軍方打了兩通電話，保證美國不會突然與中國開戰，或者攻擊中國，就算攻擊，米利也會提前告訴中方。

帶來麻煩和不確定性

三是前首席經濟顧問科恩曾在總統辦公室的書桌上看到一封他認為非常危險的信。這封信將使美國退出與韓國的一項重要貿易協定，但這可能會危害美國迅速監測朝鮮發射導彈的絕密國家安全項目。科恩

害怕特朗普簽署這份文件，便將信「偷走了」。特朗普也沒有發現這封信不見了。

以上並非特朗普時期的特例，而是美國歷史上常有之事。中東第四次戰爭期間，蘇聯最高領導人勃列日涅夫致信尼克松，闡明了蘇聯立場，並威脅蘇聯如果不能達成共識，蘇聯將站在埃及一邊參戰。這樣重要的一封信首信函，基辛格在與國防部長、中央情報局局長和白宮辦公廳主任協商後，竟然決定不告知總統由他們自行處理，理由是尼克松受「水門事件」影響，狀態不佳，已經沒有能力處理了。

美國政治的非制度化運作，使得特朗普個人的作用受到很大限制。他對世界的影響或者損害也只停留在某種程度上，比如他任內想改善和俄羅斯的關係也沒有成功，他面對中國雖然外交經驗缺乏，但並不影響官僚體系強化對中國的遏制。

顯然，即使特朗普重新執政，由於內部官僚體系的自主性、他商人的特質都決定了其對世界的影響是有限的。大國都能承受他帶來的衝擊，也都有耐心等待四年。對主要大國來講，既非重大機遇也非重大災難，而是一個麻煩、不確定性製造者。

旅法政治學者、復旦大學中國研究院研究員